

PERANAN JARINGAN SUNGAI **SEBAGAI JALUR PERDAGANGAN**
DI KALIMANTAN SELATAN PADA PERTENGAHAN KEDUA ABAD XIX

Oleh: Endang Susilowati

Sampan ini membawa kita
Terbawa arus ke lautan
Tapi sungai kecil di depan rumah
Tempat pelayaran bermula
Tak terlupa
Abadi seperti langit[1]

Pendahuluan

Sebutan “pulau seribu sungai” bagi pulau Kalimantan sungguh bukan sekedar sebuah hiperbola. Pada setiap bagian dari pulau ini dijumpai sungai besar maupun kecil yang tidak sedikit jumlahnya. Demikian juga dengan Kalimantan Selatan, salah satu provinsi di pulau Kalimantan yang oleh pemerintah kolonial Belanda disebut *Zuider- en Oosterafdeling van Borneo*. Banjarmasin yang merupakan ibukota Kalimantan Selatan bahkan juga mendapat julukan “kota seribu sungai” untuk menggambarkan betapa banyak dan penting sungai yang mengalir di kota ini.

Kalimantan Selatan termasuk ke dalam wilayah kepulauan bercirikan sejumlah besar sistem sungai yang mengalir dari daerah pedalaman ke lautan. Menurut Hall, keadaan seperti itu merupakan sebuah keistimewaan yang membawa pengaruh signifikan terhadap perkembangan sosial dan ekonomi daerah bersangkutan. Dari waktu ke waktu orang bermukim di antara berbagai sistem sungai itu, sehingga terjadi konsentrasi penduduk di daerah delta yang luas di mulut sungai.[2].

Begitu pentingnya arti jaringan sungai, sehingga para penguasa wilayah selalu berusaha untuk mengontrol seluruh jaringan sungai yang ada di dalam wilayah kekuasaan mereka demi untuk mengimplementasikan hegemoni politik mereka. Meskipun demikian, tidak mudah untuk melakukan kontrol ekonomi secara langsung terhadap penduduk yang bermukim di hulu sungai dan para pendatang di pantai. Oleh karena itu biasanya penguasa wilayah mengandalkan kekuatan fisik maupun pembentukan aliansi untuk menguasai daerah pedalaman.[3]

Sejalan dengan pendapat Hall, penduduk Kalimantan Selatan pada abad XIX pada umumnya memang terkonsentrasi di mulu-mulut sungai atau di wilayah pertemuan dua sungai. Sungai merupakan bagian tak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari penduduk di wilayah ini. Sebagian besar sungai di Kalimantan Selatan dapat dilayari. Salah satu sungai terpanjang dan terbesar adalah sungai Barito (disebut juga sungai Dusun) yang menjadi tempat bermuaranya beberapa sungai utama di Kalimantan Selatan, seperti Sungai Martapura dan Sungai Negara. Sungai-sungai tersebut beserta seluruh anak sungainya merupakan jaringan prasarana perhubungan dan pengangkutan yang sangat penting bagi penduduk karena masing-masing sungai mengalir melalui ibukota-ibukota kabupaten yang ada di Kalimantan Selatan. Kota Banjarmasin dan Martapura dilalui oleh Sungai Martapura, Rantau dilalui oleh Sungai Tapin, Kandungan

dilalui oleh Sungai Amandit, Barabai dilalui oleh Sungai Tabalong, Sungai Balangan dan Sungai Negara, Tanjung dilalui oleh sungai Tabalong.[4] Sejak jaman dahulu jaringan sungai merupakan prasarana transportasi yang mendukung aktivitas ekonomi maupun sosial penduduk Kalimantan Selatan.[5] Lebih dari itu, jaringan sungai telah menjadi urat nadi perekonomian penduduk karena sebagian besar aktivitas ekonomi mereka dilakukan melalui dan di atas sungai. Hubungan antar daerah-daerah di wilayah pedalaman Kalimantan Selatan dengan ibukota dan pelabuhan Banjarmasin terutama juga dilakukan lewat sungai, sehingga sungai menjadi andalan bagi kelancaran distribusi barang maupun orang dari wilayah hulu ke wilayah hilir dan sebaliknya. Berbagai jenis hasil hutan, hasil tambang, dan hasil bumi yang melimpah di daerah pedalaman Kalimantan Selatan seperti kayu, karet, getah perca, rotan, damar, jelutung, lilin, batubara, emas, lada, sarang burung, bahan anyaman, ikan kering/asin, dendeng rusa, buah-buahan, dan lain-lain diangkut ke tempat-tempat pengumpulan atau pelabuhan melalui jaringan sungai yang ada.[6] Sebaliknya berbagai barang kebutuhan sehari-hari penduduk Kalimantan Selatan seperti beras, gula, garam, tepung, jagung, minyak kelapa, tembakau, gambir, gerabah dan alat-alat rumah tangga, kawat tembaga, serta bahan pakaian (kain lena) dan sebagainya juga diangkut dari pelabuhan Banjarmasin ke berbagai daerah di wilayah pedalaman melalui jaringan sungai tersebut. [7]

Tulisan singkat ini bermaksud mengungkap peranan jaringan atau sistem persungaian sebagai urat nadi perekonomian, khususnya perdagangan, di wilayah Kalimantan Selatan. Pelayaran sungai akan menjadi bagian integral dalam tulisan ini karena aktivitas pelayaran sungai tidak dapat dipisahkan dari peran sungai sebagai jalur perdagangan. Berbagai jenis sarana transportasi sungai pada abad XIX telah menunjukkan kemampuannya dalam melayari jalur-jalur sungai yang ada, guna menjangkau pusat-pusat produksi ekspor yang berada jauh di pedalaman dan mendistribusikan barang-barang impor ke wilayah tersebut. Jaringan sungai dan aktivitas pelayaran di atasnya telah menjadi satu kesatuan dan merupakan pendukung utama bagi lalu lintas perdagangan di tingkat lokal, bahkan juga terintegrasi ke dalam perdagangan antar pulau dan pada akhirnya bersentuhan juga dengan perdagangan internasional.

Jaringan Persungaian di Kalimantan Selatan

Gambaran tentang jaringan persungaian di Kalimantan Selatan pada pertengahan kedua abad XIX dapat diketahui antara lain dari laporan perjalanan yang dilakukan pada bulan Mei – Juni 1847 oleh pejabat pemerintah kolonial Belanda.[8] Dalam laporan perjalanan itu disebutkan bahwa ada 49 anak sungai yang ditelusuri dengan menggunakan perahu. Selama perjalanan itu dijumpai sekitar 184 kampung yang terletak di kedua tepian sungai-sungai tersebut. Perjalanan dimulai dari Marabahan melalui Sungai Lirik, kemudian masuk ke Sungai Babahan dan sungai-sungai berikutnya hingga sampai di Sungai Balangi. Perjalanan berakhir pada Sungai Mahar di Bahan. Di dalam laporan itu digambarkan keadaan sungai yang berkelok-kelok dan bercabang-cabang. Selain itu juga digambarkan keadaan perkampungan di sepanjang aliran sungai beserta aktivitas penduduknya yang sedang bercocok tanam atau mencari ikan. Mengingat bahwa pada waktu itu belum banyak dibuat jalan darat maka jaringan persungaian seperti digambarkan dalam laporan perjalanan tersebut tentu merupakan sarana transportasi dan komunikasi utama bagi komunitas-komunitas yang bermukim di sepanjang tepian sungai.

Sungai yang terbesar dan terpanjang di Kalimantan Selatan adalah Sungai Barito. Hulu sungai Barito berada di pegunungan Schwaner, membujur dari wilayah Kalimantan Tengah di bagian utara Pulau Kalimantan hingga bermuara di Laut Jawa, sepanjang kurang lebih 1.000 kilometer. Lebar Sungai Barito rata-rata antara 650 hingga 800 meter dengan kedalaman rata-rata

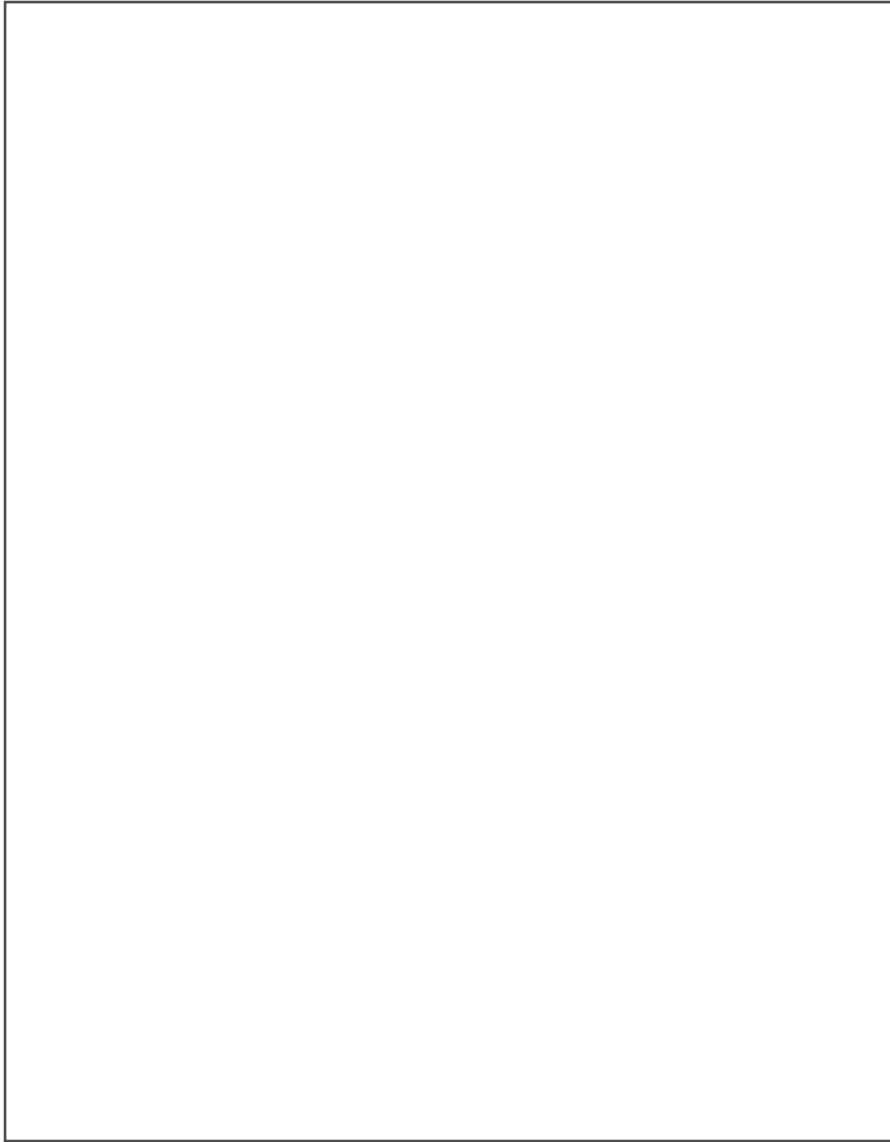
8 meter.[9] Lebar sungai pada bagian muara yang berbentuk corong mencapai 1.000 meter, sehingga sungai Barito merupakan sungai terlebar di Indonesia. Bagian terpanjang dari Sungai Barito mulai dari hulu sungai terletak di wilayah Kalimantan Tengah, sedangkan sisanya sampai ke muara sungai berada di wilayah Kalimantan Selatan.

Sungai Barito di Kalimantan Selatan mempunyai dua anak sungai penting yaitu Sungai Martapura dan Sungai Negara. Dua anak sungai Barito ini selanjutnya mempunyai berbagai cabang sungai yang semuanya dapat dilayari sehingga membentuk sebuah jaringan transportasi sungai yang padat karena menghubungkan daerah-daerah di pedalaman dengan kota pelabuhan. Sungai Martapura memiliki tiga cabang sungai, yaitu Sungai Alalak, Sungai Riam Kiwa (Kiri), dan Sungai Riam Kanan. Sementara itu Sungai Nagara memiliki banyak cabang sungai, di antaranya yang terpenting adalah Sungai Amandit, Sungai Tapin (Sungai Margasari), Sungai Berabai, Sungai Balangan, Sungai Batang Alai, Sungai Tabalong, dan Sungai Tabalong Kiwa (Kiri). Sungai Amandit mempunyai dua cabang sungai, yaitu Sungai Bangkan dan Sungai Kalumpang, sedangkan Sungai Tapin mempunyai empat cabang yaitu Sungai Muning, Sungai Tatakan, Sungai Halat, dan Sungai Gadung.

Sungai-sungai seperti disebutkan di atas sebagian besar berfungsi sebagai prasarana lalu lintas orang dan barang. Sungai Barito dapat dilayari oleh kapal dan perahu besar sampai sejauh kurang lebih 700 kilometer ke arah hulu, Sungai Martapura sampai sejauh 45 kilometer, Sungai Negara sejauh 125 kilometer, Sungai Tabalong sejauh 42 kilometer, dan Sungai Balangan sampai sejauh 40 kilometer.[10] Sungai-sungai lainnya dapat dilayari dengan berbagai jenis perahu kecil.

Untuk memperpendek jarak antara daerah satu dan lainnya di wilayah Kalimantan Selatan juga banyak dibangun terusan atau kanal yang dalam bahasa setempat disebut *antasan* atau *anjir*. *Antasan* dibangun terutama untuk memperpendek jarak dengan cara menghubungkan dua saluran air, sungai atau danau yang sudah ada sebelumnya. Agak berbeda dengan *antasan*, pembuatan *anjir* pada awalnya berkaitan dengan kepentingan bidang pertanian, yaitu untuk memperlancar irigasi. Namun dalam perkembangannya *anjir* juga dimanfaatkan sebagaimana *antasan*, yaitu sebagai jalan pintas yang menghubungkan dua buah sungai. Lebar *antasan* dan *anjir* pada umumnya antara 20 sampai 35 meter dengan kedalaman air sekitar tiga meter.[11] Dengan kedalaman kurang dari lima meter maka *antasan* dan *anjir* memang hanya dapat dilalui kapal atau perahu berukuran sedang dan kecil. Kecuali *antasan* dan *anjir*, penduduk di pedalaman Kalimantan kadang juga membuat *handil*, yaitu semacam kanal yang dibuat untuk menghubungkan daerah produsen tanaman perdagangan dengan sungai yang dapat dilayari.

Gambaran jaringan sungai seperti diuraikan di atas dapat dilihat pada peta aliran sungai di bawah ini.



Peta aliran Sungai Barito dan anak-anak sungainya
Sumber: W.A. van Rees, *De Bandjermasinsche Krijg van 1859-1863* (Arnhem: D.A. Thieme. 1867).

Pelayaran Sungai sebagai Sarana Pengangkutan Barang Perdagangan

Tradisi pelayaran masyarakat Banjar sudah berlangsung sejak jaman kuno. Dari sumber kronik diketahui bahwa sejak jaman kerajaan tertua di Kalimantan Selatan yang diyakini merupakan cikal bakal kerajaan Banjarmasin sudah dikenal jabatan semacam menteri perdagangan dan pelayaran.[12] Sumber tradisional lainnya menyebutkan bahwa pelaksana pemerintahan di Banjarmasin bernama Lambu Mangkurat mengadakan perjalanan ke Majapahit dengan perahu kerajaan bernama Prabajaksa yang besar dan megah.[13] Sementara di bagian lain juga disebutkan bahwa Pangeran Samudra yang mengadakan kunjungan ke Mataram kembali ke Kalimantan dengan 50 buah kapal dan berlayar menuju tempat bersemayam maharaja Sukarama di Nagara.[14] Beberapa kisah dalam sumber-sumber tradisional yang menggambarkan aktivitas pelayaran memang lebih banyak mengungkapkannya aktivitas berlayar para pejabat atau keluarga

kerajaan. Namun bila melihat kondisi geografis wilayah Banjarmasin dan sekitarnya yang sarat dengan aliran sungai, tidak diragukan lagi bahwa pelayaran merupakan bagian penting dari kehidupan sosial ekonomi penduduk.

Pelayaran sungai atau pelayaran pedalaman di Banjarmasin dan sekitarnya pada umumnya dilakukan oleh suku Banjar dan suku Dayak yang bermukim di wilayah Kalimantan Selatan[15] dengan menggunakan perahu-perahu (biasa disebut *jukung*) berdaya angkut antara 10 sampai 50 ton, tetapi ada pula yang berdaya angkut hingga 200 ton.[16] Jenis perahu yang biasa digunakan untuk pengangkutan barang terutama adalah perahu khas Banjarmasin, yaitu *jukung tambangan*. Kecuali *tambangan*, jenis perahu lain yang juga digunakan untuk aktivitas perekonomian penduduk adalah *sudur*, *rangkan*, *patai*, *gondol*, *rombong*, *klotok*, *tiung* dan lain-lain.[17] Masyarakat Banjar juga mengenal *jukung raksasa* yang biasanya digunakan untuk sarana pengangkutan antara Kuala Kapuas di Kalimantan Tengah dan Banjarmasin, serta perahu *lambo* yang dipergunakan untuk pelayaran menyeberang lautan. Menurut kisah dalam *Hikayat Banjar* perahu *lambo* bahkan sudah dipergunakan sejak jaman kuno.

Dalam pelayaran sungai berbagai macam barang diangkut dari daerah pedalaman ke pelabuhan. Sebaliknya, melalui sungai pula barang-barang dari pelabuhan didistribusikan ke daerah-daerah di pedalaman. Berbagai hasil hutan, hasil pertanian, perkebunan, perikanan, dan barang-barang hasil kerajinan penduduk diangkut ke Banjarmasin dengan perahu-perahu pedalaman menuju ke pelabuhan atau ke berbagai pasar di kota yang biasanya berlokasi di tepian sungai. Jadi selain untuk memenuhi kebutuhan pasar lokal (Banjarmasin dan sekitarnya), aktivitas pelayaran sungai juga berfungsi sebagai sarana pengumpul barang-barang yang akan dikirim ke luar pulau untuk memenuhi kebutuhan pasar yang lebih luas lagi. Dalam konteks ini sungai dan aktivitas pelayaran di atasnya merupakan bagian dari jaringan perdagangan antarpulau dan bahkan juga perdagangan internasional.

Pelayaran sungai mempunyai peran penting dalam pengangkutan barang perdagangan. Hasil pertanian dan hasil hutan merupakan salah satu komoditas utama yang diangkut melalui pelayaran sungai. Selain itu juga hasil tambang dan hasil kerajinan penduduk. Sebagai contoh, komoditas lada diangkut dari daerah Negara sebagai produsen lada ke daerah hilir atau ke pelabuhan Banjarmasin. Di tempat itu para pedagang dari berbagai daerah dan negara seperti pedagang Cina, Inggris, Belanda, dan pedagang Melayu sudah menunggu untuk membeli komoditas tersebut. Namun adakalanya para pedagang tersebut, terutama pedagang Cina dan Melayu sudah terlebih dahulu membawa perahu mereka masuk ke pedalaman untuk membeli langsung komoditas dagang yang mereka butuhkan.[18]

Di sepanjang aliran Sungai Barito banyak dijumpai hutan lebat dengan berbagai jenis pohon. Oleh karena itu sepanjang daerah itu kaya akan hasil kayu. Kayu-kayu yang telah ditebang biasanya dihanyutkan ke arah hilir melalui sungai, dengan cara dirangkai seperti sebuah rakit. Kayu-kayu itu selanjutnya dimuat ke kapal-kapal yang akan membawanya ke Jawa atau daerah lain yang membutuhkannya. Selain kayu, hutan-hutan di sepanjang aliran Sungai Barito juga kaya akan pohon jelutung yang getahnya laku di pasaran. Pohon jelutung boleh disadap secara bebas dan hasilnya yang berupa getah biasanya diangkut ke tepian sungai oleh para pencari getah jelutung. Pengangkutan getah dari hutan ke tepi sungai dilakukan dengan berjalan kaki. Selanjutnya hasil hutan tersebut diangkut ke pelabuhan Banjarmasin untuk dikapalkan ke berbagai daerah yang membutuhkannya.

Komoditas karet banyak diangkut dari wilayah Hulu Sungai dan daerah-daerah di atasnya menuju ke Banjarmasin. Namun pada saat terjadi kenaikan harga karet di pasaran, biasanya para

pedagang (Melayu dan Cina) berlomba-lomba untuk mendatangi daerah produsen agar bisa langsung membeli karet rakyat. Oleh karena kondisi sungai di daerah yang dekat dengan hulu mulai sulit untuk dilayari, maka dibuatlah terusan-terusan (*handil*) untuk membawa karet ke tepi sungai yang dapat dilayari perahu atau kapal kecil. Dari sungai-sungai itu kemudian karet diangkut ke pelabuhan Banjarmasin.

Pelayaran sungai di Kalimantan Selatan pada pertengahan kedua abad XIX memegang peranan yang sangat penting karena pengangkutan darat masih sangat terbatas. Lalu lintas di Sungai Barito, Martapura, dan Negara setiap hari ramai dengan pelayaran penduduk Banjar dan Dayak yang mengangkut komoditas perdagangan dari daerah pedalaman dengan perahu dan kapal. Kecuali itu para pedagang Cina juga melayari Sungai Barito menuju Barito Atas dengan kapal-kapal kecilnya untuk membeli komoditas perdagangan langsung dari daerah produsennya. Pada waktu itu para pedagang Cina yang memegang peran penting dalam perdagangan sungai dapat dikatakan memonopoli angkutan melalui sungai.[19] Sejak tahun 1891 lalu lintas pelayaran di Sungai Barito semakin diramaikan dengan kehadiran kapal dari *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang melayari rute Banjarmasin – Puruk Cahu setiap dua minggu sekali. Sejak saat itu KPM mulai melakukan kontrol secara langsung terhadap daerah-daerah penghasil komoditas dagang yang selama ini berada di bawah kekuasaan para saudagar/pedagang besar yang kebanyakan berasal dari keluarga bangsawan Banjar.[20]

Penguasaan terhadap Jaringan Sungai

Menurut Kenneth R Hall, bagi daerah-daerah yang termasuk dalam kategori dunia pulau dengan sejumlah besar sistem sungai yang mengalir dari pedalaman ke laut, adalah sangat penting untuk menegakkan hegemoni secara parsial melalui pemerintahan langsung atas pesisir pantai dan muara sungai karena tidak mungkin untuk mengontrol seluruh sistem sungai yang ada. Dengan pengontrolan terhadap muara sungai, sangat dimungkinkan untuk dapat mempengaruhi pergerakan naik turunnya sebuah sistem sungai. Seorang penguasa muara sungai dapat menggunakan kontrolnya terhadap jaringan komunikasi sungai untuk membentuk berbagai aliansi dengan kelompok-kelompok yang berada di hulu sungai.[21]

Seorang penguasa yang efektif tentu juga menaruh perhatian kepada aktivitas ekonomi wilayah kekuasaannya. Sumber ekonomi negara sangat penting untuk mengelola kekuasaan. Sebuah jaringan aliansi dengan kelompok-kelompok penduduk di daerah pedalaman akan menghasilkan aliran barang-barang dari pedalaman ke kota pelabuhan. Pola seperti itulah yang terjadi pada kerajaan Sriwijaya, sehingga Sriwijaya dapat tumbuh besar menjadi kerajaan yang kuat baik secara ekonomi maupun politik. [22]

Dalam konteks kerajaan Banjar, pola di atas tidak sepenuhnya dapat diterapkan. Para penguasa kerajaan Banjar lebih banyak disibukkan dengan konflik-konflik internal yang kronis, terutama di antara para anggota keluarga raja. Sejak abad XVI konflik semacam itu sudah sering terjadi. Sebagai contoh, Pangeran Samudera berkonflik dengan Pangeran Temenggung, Pangeran Amir bermusuhan dengan Panembahan Nata pada abad XVIII. Sementara itu pada abad XIX

Pangeran Hidayatullah berseteru dengan Pangeran Tamjidillah. Tidak jarang konflik-konflik dalam keluarga kerajaan itu terpaksa harus melibatkan campur tangan pihak asing yang seringkali sengaja mengail di air keruh.[23] Akibatnya konflik tidak pernah selesai dan banyak perjanjian yang harus dibuat antara keluarga kerajaan dengan pihak Belanda. Dalam kondisi seperti itu kerajaan Banjar pasti dirugikan secara ekonomi maupun politik.

Pada pertengahan kedua abad XIX kekuasaan kerajaan Banjar sudah sangat lemah. Para penguasa lokal di daerah hulu sering memberontak dan melakukan perlawanan terhadap Keluarga raja yang masih berkuasa, yaitu keluarga Antasari dan keluarga Surapati. Kondisi itu dimanfaatkan oleh pemerintah kolonial Belanda untuk melancarkan politik *divide et impera*. Para kontrolir Belanda aktif mengunjungi daerah-daerah di bagian hulu dengan menggunakan kapal api atau perahu-perahu pribumi untuk mengunjungi para kepala suku yang bersikap independen, baik terhadap keluarga Antasari maupun keluarga Surapati.[24]

Dengan situasi politik seperti itu dapat dipastikan bahwa penguasaan atas jaringan sungai di Kalimantan Selatan pada pertengahan kedua abad XIX lebih banyak berada di tangan pemerintah kolonial Belanda dari pada di tangan para penguasa pribumi. Hal itu juga didukung oleh kenyataan bahwa salah satu tujuan didirikannya KPM adalah untuk mencapai keuntungan politik bagi pemerintah kolonial Belanda dan keuntungan ekonomi bagi para pengusaha Belanda.[25] Jaringan pelayaran yang dibuka oleh KPM ke segala penjuru Nusantara adalah untuk melakukan kontrol politik maupun ekonomi atas daerah-daerah yang berada jauh dari pusat pemerintahan Hindia Belanda di Batavia.

Simpulan

- . Secara historis jaringan sungai merupakan jalur perdagangan penting di Kalimantan Selatan.
- . Secara sosiologis jaringan sungai memiliki multi fungsi bagi kehidupan manusia di lingkungan ekologi meliputi: transportasi, komunikasi, ekonomi, dan politik.
- . Demikian pentingnya infrastruktur yang disediakan oleh alam secara cuma-cuma ini sehingga penguasaan secara politik atasnya merupakan bagian inti dari sejarah dunia, khususnya kerajaan-kerajaan besar di Nusantara di masa lalu.
- . Hal yang menarik dan perlu untuk diteliti lebih lanjut adalah bagaimana sejarah manajemen politik kerajaan Banjar, bahkan kerajaan Mataram, atas jaringan sungai di Kalimantan Selatan.

----- o0o -----

DAFTAR PUSTAKA

Algemeen Verslag der Residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo over het jaar 1880. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.

“Borneo Zuid en Oostkust”, Bundel no. 122. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.

Cense, A.A. *De Kroniek van Bandjarmasin*. Santpoort, 1928.

Departemen Pendidikan & Kebudayaan. *Sejarah Sosial Daerah Kalimantan Selatan*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1984.

Hall, Kenneth R. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1985.

<http://www.comp.nus.edu.sg/~Vivy/MyPoetri-Sampan.htm>. Dikunjungi tanggal 6 Juli 2007.

Nooteboom, C. *De Boomstamkano in Indonesie*. Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill, 1932.

Ministerie van Marine (Afdeling Hydrografie). *Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel*. Jilid III. 's Gravenhage: Mouton & Co., 1973.

Peterson, Erik. *Jukung-Boats from the Barito Basin, Borneo*. Roskilde: The Viking Ship Museum, 2000.

Ras, J.J. *Hikayat Banjar*. Terjemahan Siti Hawa Salleh. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pendidikan Malaysia, 1990.

Saleh, M. Idwar. *Banjarmasih*. Banjarbaru: Museum Negeri Lambung Mangkurat, 1882.

Subiyakto, Bambang. "Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara. Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX". Tesis pada Program Studi Sejarah, Jurusan Ilmu-ilmu Humaniora, Fakultas Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 1999.

Sulistiyono, Singgih Tri. "The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s. Disertasi pada Universitas Leiden, 2003.

Suryadikarta, Fudiat, dkk. *Geografi Dialek Bahasa Banjar Hulu*. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1981.

Susilowati, Endang. "Pasang Surut Pelayaran Perahu di Pelabuhan Banjarmasin, 1880-1990". Disertasi pada Fakultas Pascasarjana, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia Jakarta, 2004.

Syamsuddin, Helius. *Pegustian dan Temenggung: Akar Sosial, Politik, Etnis, dan Dinasti. Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah 1859-1906*. Jakarta: Balai Pustaka, 2001.

The Port Survey Team of the United Nations Economic Commission for Asia and the Far East. *The Ports of Makassar, Banjarmasin and Palembang* (April-Juli 1968).

Triatno, Agus, dkk. *Perahu Tradisional Kalimantan Selatan*. Banjarmasin: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Bagian Proyek Pembinaan Permuseuman Kalimantan Selatan, 1997/1998.

[1] Cuplikan sebaait puisi yang ditulis oleh Vivy di Pontianak, 27 Desember 2001. <http://www.comp.nus.edu.sg/~Vivy/MyPoetri-Sampan.htm>. Dikunjungi tanggal 6 Juli 2007.

[2] Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 3.

[3] *Ibid.*, hlm. 10.

[4] Fudiat Suryadikarta dkk., *Geografi Dialek Bahasa Banjar Hulu* (Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1981), hlm. 7.

[5] Wilayah Kalimantan Selatan terdiri dari sembilan kabupaten dan satu kotamadia, yaitu Kabupaten Tanah Laut dengan ibukota Pleihari, Kabupaten Kota Baru dengan ibukota Kota Baru, Kabupaten Banjar dengan ibukota Martapura, Kabupaten Barito Kuala dengan ibukota Marabahan, Kabupaten Tapin dengan ibukota Rantau, Kabupaten Hulu Sungai Selatan dengan ibukota Kandangan, Kabupaten Hulu Sungai Tengah dengan ibukota Barabai, Kabupaten Hulu Sungai Utara dengan ibukota Amuntai, Kabupaten Tabalong dengan ibukota Tanjung dan Kodia

Banjarmasin dengan ibukota Banjarmasin.

[6] *Algemeen Verslag der Residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo over het jaar 1880*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.

[7] Ministerie van Marine (Afdeling Hydrografie), *Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel*. Jilid III ('s Gravenhage: Mouton & Co., 1973), hlm. 296.

[8] "Borneo Zuid en Oostkust", Bundel no. 122. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.

[9] Departemen Pendidikan & Kebudayaan, *Sejarah Sosial Daerah Kalimantan Selatan* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1984), hlm. 57.

[10] *Ibid.*, hlm. 59.

[11] Bambang Subiyakto, "Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara. Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX". Tesis pada Program Studi Sejarah, Jurusan Ilmu-ilmu Humaniora, Fakultas Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 1999, hlm. 82.

[12] A.A. Cense, *De Kroniek van Bandjarmasin* (Santpoort, 1928), hlm. 18.

[13] J.J. Ras, *Hikayat Banjar*. Terjemahan Siti Hawa Salleh (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pendidikan Malaysia, 1990), hlm. 32.

[14] *Ibid.*, hlm. 48.

[15] Sebagian besar suku Dayak bermukim di Kalimantan Tengah. Wilayah pemukiman mereka membentang sepanjang sungai Barito, ke arah barat sepanjang sungai Kapuas Murung, sungai Kahayan, sungai Katingan, dan sungai Sampit. Keterangan lebih lanjut lihat Helius Syamsuddin, *Pegustian dan Temenggung: Akar Sosial, Politik, Etnis, dan Dinasti. Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah 1859-1906* (Jakarta: Balai Pustaka, 2001), hlm. 43.

[16] The Port Survey Team of the United Nations Economic Commission for Asia and the Far East, *The Ports of Makassar, Banjarmasin and Palembang* (April-Juli 1968), hlm. 35.

[17] Keterangan lebih lanjut mengenai jenis-jenis perahu tersebut dapat dilihat pada tulisan Erik Peterson, *Jukung-Boats from the Barito Basin, Borneo* (Roskilde: The Viking Ship Museum, 2000). Lihat juga Agus Triatno, dkk., *Perahu Tradisional Kalimantan Selatan* (Banjarmasin: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Bagian Proyek Pembinaan Permuseuman Kalimantan Selatan, 1997/1998) dan C. Nooteboom, *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill, 1932), hlm. 70-93.

[18] Bambang Subiyakto, *op. cit.*, hlm. 51.

[19] M. Idwar Saleh, *Banjarmasih* (Banjarbaru: Museum Negeri Lambung Mangkurat, 1882), hlm. 66-67.

[20] Endang Susilowati, "Pasang Surut Pelayaran Perahu di Pelabuhan Banjarmasin, 1880-1990". Disertasi pada Fakultas Pascasarjana, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia Jakarta, 2004, hlm. 131.

[21] Kennet R. Hall, *op.cit.*

[22] *Ibid.*, hlm 9-10.

[23] Heliussjamsuddin, *Pegustian dan Temenggung* (Jakarta: Balai Pustaka, 2001), hlm. 20.

[24] *Ibid.*, hlm. 249-250.

[25] Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s. Disertasi pada Universitas Leiden, 2003, hlm. 123.